[5th September 1959

SRI K. VINAYAKAM : Was not a similiar committee appointed some years back with one representative from Messrs. T.V.S. I believe it is Mr. Krishnan—and another Mr. Ananthararamakrishnan of Messrs. Simpsons to advise our Government on the working of the Madras City Transport? What was their report like and what action was taken on the report?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : These two examinations are quite different. The present enquiry is to increase efficiency and productivity, which is based on the latest suggestions by the International Labour Organization with regard to improved production and improved efficiency.

* 112 Q.—SRI K. VINAYAKAM AND SRI A. A. RASHEED : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether the Government propose to raise the fares in Government Bus Transport in the City of Madras; and

(b) if so, on what basis the fares will be increased?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) & (b) The question is under consideration by the City Transport Advisory Committee.

SRI K. VINAYAKAM : May I know, Sir, on what basis the increase in fares would be effected? Was any reference made to the City Transport Advisory Committee in this regard, Sir?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, in the course of the Budget discussion, I stated that our cost has gone up as a result of certain taxes imposed. Our approximate increase in cost of operation is about 12 lakhs. I said that, in order to meet the increased cost of operation, three ways were possible; (1) to increase the fares; (2) to reduce expenditure and (3) to increase efficiency of operation. I said that Government had decided to try the last, namely, to increase the efficiency of operation. Only if it did not succeed, the Government would think of the other alternatives. Government are now trying their utmost to increase efficiency of operation. But in the meantime the idea of having the fares rationalised so that they may come on a par with the fares in Bombay and Delhi was put before the Transport Advisory Committee for their consideration. The fares will not be raised all along the line. The idea is to rationalise the fares for different stages and thereby see that there is not much loss in working this.

SRI A. A. RASHEED : It is not the policy of the Government to run the City Transport on a ' no-profit—no-loss basis '.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, absolutely and totally ' No '.

SRI K. VINAYAKAM : Sir, is the Hon. Minister at least aware of the fact that there is a great amount of public opinion against the tendency to raise the bus fares. Rather of than increasing the fares, will the Government come forward to rationalise the stage system?

5th September 1959]

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, that is exactly the matter I have referred to the Transport Advisory Committee. I may be permitted, Sir, to give certain comparative figures for the purpose of elucidating the point. For instance, the stages differ in the various cities in India, such as Bombay and Delhi. Therefore I have reduced the rates charged in the places to the first mile. For the second mile, the rate which is suggested for revision is 10 nP. It is 10 nP. in Bombay and 10 nP. in Delhi also. For the third mile, the existing rate in Madras is 13 nP. The suggestion is to raise it to 15 nP. For this stage, it is 15 nP, in Bombay and 15 nP. in Delhi. Again for the fourth mile our existing rates are 16 nP. as against 20 nP. in Delhi and 15 nP. in Bombay. For the fifth mile our rate is 19 nP. in Delhi it is 25 nP. and 20 nP. in Bombay. For the sixth mile the Madras rate is 22 nP., Bombay 25 nP., and Delhi 25 nP. Seventh mile rate is 25 nP. in Madras, 30 nP. in Delhi and 25 nP. in Bombay. Therefore the idea is, if we rationalise the stages like this, for the first stage 10 nP. second stage 15 nP. and then the third stage—the thrid mile—also 15 nP. the fourth 20 nP., the fifth 20 nP., sixth 25 nP., seventh 25 nP., and the eighth mile 30 nP. the increase will not be very appreciable. But there will be a rationalisation of fares and stages.

SRI A. A. RASHEED : Is it is not a fact, Sir, that the bus-users are paying enhanced fares after the introduction of decimal coinage in our State?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : The hon. Member would have seen from what I read just now that it is not so but on the other hand our rates are lower than the rates in the other metropolitan cities.

SRI S. LAZAR : கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பம்பாய், டெல்லி போன்ற நகரங்களை ஒப்பிட்டுச் சொன்னார்கள். தனியார் நடத்தக் கூடிய திருச்சி, மதுரை போன்ற நகரங்களை இதுபோன்ற ஒரு நிலைமை இருந்தபோதிலும் கூட அவர்கள் ஒரே கட்டண விகிதத்திலே தொடர்ந்து வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் கட்டணத்தை உயர்த்துவதற்கு அவசியம் ஏற்படவில்லை. ஆகவே அரசாங்கம் இந்த நகரங்களோடு ஒப்பிட்டுப்பார்த்து கட்டணத்தைக் குறைக்குமா ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : சிடி டிரான்ஸ்போர்ட்டிற்கும் 'மொபஸல்' டிரான்ஸ்போர்ட்டிற்கும் உள்ள வித்தியாசத்தை கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் தெரிந்துகொள்ளவேண்டும். சிடி டிரான்ஸ்போர்ட்டை மற்ற டிரான்ஸ்போர்ட்டுடன் ஒப்பிட்டுப்பார்க்கவேண்டும். பம்பாய், டெல்லி, கல்கத்தா நகர டிரான்ஸ்போர்ட்டுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கவேண்டும். சிடி டிரான்ஸ்போர்ட்டில் காஸ்ட் அப் ஆபரேஷன் அதிகம். உதாரணமாக சிடி டிரான்ஸ்போர்ட் ஒரு காலனுக்கு 10, 15 மைலுக்கு மேல்போகாது. 'மொபசல்' டிரான்ஸ்போர்ட்டை எடுத்துக் கொண்டால், அது 15 மைலுக்குப் போகும். நம்முடைய பங்களூர் பஸ்ஸை எடுத்துக்கொண்டால் 16 மைல் ஓடுகிறது. சிடியில் 11 மைலுக்கு மேல் கொடுக்காது. ஏனென்றால் பஸ்களை நிறுத்தி நிறுத்தி ஓட்டவேண்டும். இன்னும் சிடி டிராபிக்கில் சில சமயம் பாசஞ்சர்கள் அதிகமாகவும் சில சமயங்களில் குறைவாகவும் இருக்கும். முக்கியமாக சிடி டிராபிக்கை எடுத்துக்கொண்டால் பீக் ஹவரில் டிராபிக் அதிகமாகவும் 11 மணி

யிலிருந்து மாலை 3 மணி வரையிலும் டிராபிக் குறைவாகவும் இருக்கும். 'மொபசலில்' ஒரே மாதிரி டிராபிக் இருக்கும். ஆகவே சிடி டிரான்ஸ் போர்ட்டை, 'மொபசல்' டிரான்ஸ்போர்ட்டோடு ஒப்பிடுதல் கூடாது.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : திருவனந்தபுரம் சிடி டிரான்ஸ்போர்ட்டோடு ஒப்பிட்டுப்பார்த்தார்களா ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : நம்முடைய ரேட்டை விட திருவனந்தபுரத்தின் ரேட் 10 சதம் அதிகம். கன்யாகுமரியில் நம்முடைய ரேட்டை உயர்த்தவேண்டுமென்று நம்மை கேட்டார்கள். நம்முடைய ராஜ்யத்தில் எல்லா இடங்களிலும் கட்டணத்தை உயர்த்துவதாக இருந்தால் கன்யாகுமரியிலும் உயர்த்துவோம் என்று சொன்னோம்.

MR. SPEAKER : If I had understood the hon. Member Sri Lazar aright, I think he referred to Madurai town and Tiruchirappalli town bus services and not to the entire mofussil services. In view of this, is the Hon. Minister going to revise his answer?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, Madurai town service is not a City transport at all. சிடி, டிரான்ஸ்போர்ட் என்று சொன்னால் குறைந்தது 20 லட்சம் பேர்கள் ஆபீசுக்கு பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்யவேண்டும். இந்த விகிதத்தில் டிராபிக் இருக்கவேண்டும். சென்னை நகரத்தில் யூனிலேடரல் டிராபிக் இருக்கிறது. காலையில் மைலாபூரிலிருந்து ஆபீஸ்களுக்குப் போகும் எல்லோரும் பாரிஸ் கார்னருக்கு வருகிறார்கள். பிறகு அந்த பஸ் திரும்பி போகும்போது அது காலியாக செல்லும். அதேமாதிரியாக மாலையில் பாரிசிலிருந்து மைலாபூருக்கு செல்லும் வண்டிகளில் டிராபிக் அதிகமாக இருக்கும். அவைகள் திரும்பும்போது டிராபிக் காலியாக இருக்கும். சிடி டிரான்ஸ்போர்ட்டில் பல பிராப்ளம்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே சிடி டிரான்ஸ்போர்ட்டை அதைப்போன்ற "கம்பாரபல்" சிடி டிரான்ஸ்போர்ட்டுடன் தான் ஒப்பிட வேண்டும். மதுரை போன்ற நகரத்துடன் ஒப்பிடமுடியாது.

* 116 *Q.*—THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Mr. Speaker, I am afraid, the answer with me to this question is out of date. I will answer it at some other time.

MR. SPEAKER : We will take it up some time afterwards when the Hon. Minister is ready with the answer.

Aid to carpenters, blacksmiths and goldsmiths

* 120 *Q.*—SRI M. S. SELVARAJAN : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(*a*) whether carpenters and blacksmiths are granted subsidy and loans for establishing themselves in their trades through Visvakarma Co-operative Societies; and

(*b*) if so, whether there is any proposal to extend the same benefits to goldsmiths also through Viswakarma Co-operative Societies?

THE. HON. SRI R. VENKATARAMAN : (*a*) Yes, Sir.

(*b*) No, Sir.